Comisión de Hacienda

Carpeta Nº 3451 de 2003

Versión Taquigráfica N° 2227 de 2003

# EMPRESAS DE TRANSPORTE ESCOLAR, DE TAXÍMETRO Y DE AUTOMÓVILES DE REMISE

**Modificación del régimen tributario**

**Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 12 de noviembre de 2003**

**(Sin corregir)**

| | |
|---|---|
| **PRESIDE:** | Señor Representante Martín Ponce de León. |
| **MIEMBROS:** | Señores Representantes José Amorín Batlle, Carlos Baráibar, Daniel García Pintos, Carlos González Álvarez, Ronald Pais e Iván Posada. |
| **DELEGADO DE SECTOR:** | Señor Representante Artigas A. Barrios. |
| **INVITADOS:** | Por el Centro de Propietarios de Remises del Uruguay y Transporte Escolar Unido y de la Gremial Única del Taxi: Ricardo Ribero (transporte escolar); y Jorge Erramouspe (remises); CPATU: señores Oscar Dourado, Presidente; Rodolfo Sacramento, Vicepresidente; y contador Mario Soca.<br><br>Por ANETRA y Grupo 12 Uruguay: señora Cristina Fernández, contadores Sergio Blanco, Daniel Porcaro, Fernando Barcia, doctor Fernando Chaina y señor Carlos Gutiérrez. |

**SEÑOR PRESIDENTE (Ponce de León).- Habiendo número, está abierta la reunión.**

La Comisión tiene el agrado de recibir al contador Mario Soca y a los señores Rodolfo Sacramento, Oscar Dourado, Héctor Ribero y Jorge Erramouspe.

**SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Como le había expresado al señor Presidente antes del inicio de la sesión, tengo que ausentarme de la Comisión a la hora 10 y 55; es por ello que pediría a los invitados que hicieran una exposición breve. Ya conozco el tema -como muchos de los señores Diputados miembros de la Comisión- y hemos adelantado nuestro voto favorable a este proyecto por considerarlo de absoluta justicia. De esta manera, estamos eliminando inequidades y diferencias en materia tributaria entre gente que hace la misma tarea.**

**SEÑOR DOURADO.- Las tres gremiales tenemos la misma exoneración y el mismo problema debido a la modificación que se ha introducido en el Senado. El proyecto de ley actualmente tiene media sanción del Senado.**

Entrevistándonos con los señores Senadores, comprendieron que atar nuestra exoneración al giro único de taxis, de remises o de transporte escolar implicaba que si una persona tenía un taxi o un remise en la misma empresa, de estar exonerado pasaría a tributar. Lo mismo sucedería con las personas que tienen un taxi y que ejercen otra actividad, como ser médicos, abogados, ingenieros, etcétera; de estar exonerados, pasarían a tributar el IVA por la actividad del taxi. Esto significa que en todo nuestro gremio algunos debamos pagar IVA y otros no.

Esto se agrava mucho en el caso del taxi -que es mi gremio- porque los trabajadores cobran el 27% de comisión por la recaudación bruta. Quiere decir que si además tuviésemos que quitar el 14% por el IVA, en un momento de gran pérdida de trabajo -de treinta y tres o treinta y cuatro viajes por turno ahora solo hacemos once-, ello significaría achicar el salario a los trabajadores y entrar en discusiones que lo único que harían sería perjudicarnos a todos, a los trabajadores y a nosotros que somos los dueños de nuestras micro empresas.

En el transporte escolar existen problemas con los permisos porque son intransferibles. Se deberían transferir los permisos a nombre de otras personas o encontrar amigos que no estén en el Clearing de Informes, ni que no tengan embargos de ningún tipo. Todo esto agravaría la situación porque significaría la pérdida de la fuente de trabajo. Lo mismo sucede con los remises en ciertos departamentos. En algunas zonas del interior del país, los permisos de remise y de taxi, después de otorgados, deben permanecer durante cinco años en la persona quien inicialmente lo solicitó. Eso representaría grandes gastos e inconvenientes infinitos.

En todo el país somos 4.800 taxímetros: 3.000 en Montevideo y 1.800 en el interior. Además, en el interior del país casi todos los dueños de los taxis desempeñan otra actividad porque no pueden vivir solo de taximetristas; algunos tienen un almacén o su señora una peluquería, es decir, son pequeños negocios anexos que les permiten sobrevivir en este momento difícil.

Oportunamente hicimos llegar el proyecto de ley aprobado en el Senado y ya hemos conversado con todos ustedes; les pedimos vuestro apoyo, que es más que necesario y que satisface en este momento nuestra situación. Se trata de un alivio que quiso dar el legislador y el doctor Atchugarry -cuando era Ministro de Economía y Finanzas- puesto que él entendía que debíamos quedar excluidos del IVA. Y así fue como se presentó el proyecto de ley: los remises, los taxis y los transportes escolares estaríamos excluidos del IVA, sin el agregado de la expresión "giro único". Si la intención del legislador fue liberarnos de ese peso porque distorsionaba totalmente nuestras actividades, queremos que ello se concrete en la ley en esta oportunidad.

Les damos las gracias a todos por la comprensión que los caracteriza.

Esperamos que la ley se apruebe lo antes posible porque tenemos ciento ochenta días de plazo que nos dio el Ministerio de Economía y Finanzas para regularizar los problemas en nuestra actividad. El plazo vence en diciembre. Si esta ley no se aprueba antes del 15 de diciembre, es probable que tengamos que pedir prórrogas en el Ministerio. Como ustedes saben, hubo dificultad para aplicar esta ley en los ómnibus y también en su reglamentación. Esperar más tiempo enrarecería aún más el establecimiento de la ley y quitaría tranquilidad.

**SEÑOR ERRAMOUSPE.- Simplemente quiero recalcar dos aspectos. El primero es la urgencia. El 1º de diciembre, si no está promulgada esta ley -que ya felizmente tiene media sanción del Senado en un trámite que demoró solo una semana- se generaría una distorsión muy grande en el mercado. Los ejemplos son gráficos: a la hora de salir del Palacio Legislativo y de tomar un taxi, al final del recorrido no se sabría si habría que pagar o no IVA; ello dependería de cuál se tomase. Creo que ese ejemplo es por demás gráfico.**

Reitero: esto tendría vigencia a partir de los primeros días de diciembre. Es por ello que sugerimos la urgencia en la aprobación para seguir conviviendo en el actual sistema sin distorsiones, pues por error el legislador en la Cámara de Senadores incluyó una expresión "giro único" que en definitiva terminó perjudicando a 6.000 empresas en todo el país.

**SEÑOR RIBERO.- Quiero marcar la diferencia en cuanto al transporte escolar porque existe un permiso precario, intransferible y revocable otorgado por la Intendencia Municipal de Montevideo. La persona que se retira de esta actividad solo puede pasar el permiso a un hijo y no se puede cambiar de firma; además, hay que devolverlo a la Intendencia. Si llegamos a diciembre con este problema, realmente no sabremos qué hacer.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- Considero que el tema es claro -creo expresar la opinión de todos los señores Diputados- y que esta iniciativa se aprobará rápidamente en la Cámara.**

(Se retiran de Sala los representantes del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay y Transporte Escolar Unido y de la Gremial Única del Taxi)

(Ingresa a Sala una delegación de ANETRA y del Grupo 12 Uruguay)

**——La Comisión de Hacienda tiene mucho gusto en recibir a una delegación de la Asociación Nacional de Empresas de Transporte Carretero por Autobús, ANETRA, y del Grupo 12 Uruguay, integrada por la señora Cristina Fernández, los contadores Sergio Blanco, Daniel Porcaro, Fernando Barcia, el doctor Fernando Chaina y el señor Carlos Gutiérrez.**

**SEÑOR BLANCO.- Agradezco a la Comisión que nos permite dar nuestra opinión sobre la modificación de la ley que grava al transporte con el Impuesto al Valor Agregado.**

Es claro que en su versión vigente la ley establece una exoneración especial para el taxímetro, para el remise y para el transporte escolar.

Nosotros estamos de acuerdo en ese sentido y somos conscientes de que la actual redacción, al referirse a giro único, causa determinados problemas a pequeñas empresas porque, además del taxímetro, pueden tener otra actividad. Y esto lo compartimos. Sin embargo, no compartimos que con esas tres actividades se conjunten actividades específicamente referidas al transporte de pasajeros con unidades diferentes, que no son taxímetro, remise, ni transporte escolar; esas actividades de transporte hacen a los servicios colectivos y de turismo, y no al transporte específicamente individual o escolar.

Por eso, en la medida en que en esas empresas se conjuntan otras actividades de transporte, no deberían quedar incluidos en el literal E), pero sí mantener la exoneración a la prestación del servicio, tal como lo establece el artículo 7º de la ley.

En esto queremos ser muy claros: el objetivo siempre fue que todo el transporte estuviera bajo un mismo régimen. La iniciativa del Poder Ejecutivo en su momento le dio un tratamiento especial a estas tres actividades. Somos conscientes, reitero, de que en determinadas empresas pequeñas existan otros giros, eso no nos preocupa; pero sí nos preocupa especialmente si el giro está referido a transporte de pasajeros fuera de los tres casos que están establecidos.

**SEÑOR PORCARO.- Me permitiré realizar una breve descripción de cómo funciona el régimen con la actual redacción de la ley y cómo entendemos que debería hacerlo con la modificación que se propone y con el agregado que pretendemos introducir.**

Con la actual redacción de la Ley Nº 17.651 tenemos un primer universo que está compuesto por las empresas que realizan transporte terrestre de pasajeros, que obligatoriamente están incluidos en la liquidación de los Impuestos del Valor Agregado y de la Renta de Industria y Comercio. Habría una excepción para que quienes hacen transporte escolar, de taxímetro y de remise, dado que su núcleo son pequeñas empresas, que tienen un régimen de tributación simplificado, consistente en pagar un impuesto único y, por lo tanto, verse exoneradas de pagar IVA e IRIC.

Lo que pasó inadvertido en la discusión de esta ley es que cuando se habló de giro único no se discutió que estas empresas, además de tener, en su giro unipersonal y de pequeña empresa, el giro de transporte -al que se apuntaba para ampararse al régimen de pequeñas empresas-, tenían otros giros que complementaban otros ingresos y que no se relacionaban para nada con el transporte.

Por lo tanto, como dijo el contador Blanco, eso pasó inadvertido y sería un efecto no buscado de la actual redacción de la ley pues estaría perjudicando a las empresas, que además del giro de transporte tuvieran otro giro, ante la imposibilidad de optar por ser pequeña empresa.

**SEÑOR BARÁIBAR.- El contador Porcaro manifiesta que hay empresas que trabajan en el rubro de transporte escolar, taxímetro o remise y que realizan otra actividad. Quisiera saber cuáles son esas otras actividades, no vinculadas al transporte, y su dimensión con respecto al número de empresas.**

**SEÑOR PORCARO.- Me remito a las discusiones parlamentarias que existieron en momentos de sancionarse esta ley y a las manifestaciones de los delegados de estas actividades Se habla de que tienen giros adicionales, no exclusivo del transporte, por ejemplo, actividad comercial, quiosco o venta de alimentos, o bien actividad personal, sanitario, carpintero, y serían 5.000 microempresas.**

Entonces, en la actual situación hay que contemplar a estas microempresas que tienen como actividad no exclusiva el giro de transporte escolar, remise o taxímetro. También se pretende contemplar la siguiente situación: hay quienes tienen unidades que hacen transporte escolar, de remise o taxímetro -o con otras unidades- y realizan actividades de transporte terrestre de pasajeros -que no son ninguna de estas tres categorías-, que amparadas por el régimen de pequeñas empresas estarían exoneradas del IVA, compitiendo en forma no equivalente con quienes hacen transporte terrestre de pasajeros.

Por ejemplo, tenemos una empresa de remise, y en sus horas libres el mismo remise es contratado por una empresa privada u organismo público para que realice el transporte del personal de la empresa. En este caso, está compitiendo con otra forma de transporte, que no es ninguna de estas tres, y esta microempresa dice que como está amparada en el literal E) no tiene por qué liquidar el IVA, cuando preceptivamente el artículo 6º de la ley establece que las empresas de transporte que no tengan ninguna de estas tres modalidades deberían tributar dicho impuesto.

En definitiva, se acepta la eliminación de la expresión "giro único" de las empresas y se propone que el segundo inciso del artículo 6º se agregue la siguiente redacción: "Cuando dichas empresa realicen en forma permanente o transitoria transporte terrestre de pasajeros de forma diversa a las modalidades antes referidas, deberán tributar en este caso por el régimen general". De aceptarse este agregado, el régimen debería operar de la siguiente forma. Una microempresa que tenga transporte escolar, taxímetro o de remise, y otra actividad diversa -que no sea las mencionadas- podrá continuar amparada al régimen de pequeñas empresas siempre que, obviamente, con todos sus ingresos nos supere el límite que el Poder Ejecutivo establece anualmente. Por lo tanto, en estos casos seguimos manteniendo la situación de estas pequeñas empresas.

Si esta microempresa tuviera ingresos superiores a los que establece el Poder Ejecutivo para el límite del literal E), deberá liquidar el Impuesto al Valor Agregado, considerando exento sus ingresos por transporte escolar, de taxímetro o de remise -porque el artículo 7º de la misma ley exonera esos servicios-, y liquidando el IVA por el resto de las actividades que realice.

Una microempresa que haga transporte escolar, taxímetro o remise, tenga otra actividad y en algún momento realice un transporte diverso a los tres mencionados, automáticamente tendrá que abandonar el régimen de pequeña empresa para la tributación y deberá pasarse al régimen general. Cuando pase al régimen general, va a tener exonerado el giro de transporte escolar, remise o taxímetro y tendrá gravado por el impuesto el nuevo giro de transporte que realice y, si corresponde, la otra actividad.

Esa es la modificación que proponemos. Entendemos que es de entera justicia porque contempla la situación que no se intentó dañar con la anterior de la ley y sí pretende salvaguardar los intereses de quienes formalmente prestan los servicios de transporte.

**SEÑOR BARÁIBAR.- Quiero hacer una pregunta complementaria de la anterior que formulé.**

¿Ustedes presumen que hay empresas que hacen transporte escolar o remise y además realizan otra actividad -por lo que representan una competencia desleal- o es una posibilidad que quieren evitar?

**SEÑOR BLANCO.- Es una realidad. Hoy, en pequeñas empresas coexisten taxímetros, remises e, inclusive, ómnibus. Además, hay distintos vehículos que prestan servicios a organismos públicos y a organismos privados. Por ejemplo, ANTEL y el Banco de Previsión Social contratan camionetas.**

Debe quedar claro que el transporte individual está claramente identificado: el taxímetro y el remise. Después, existe una gran confusión cuando son más de siete los pasajeros transportados. Las normas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas establecen que el transporte de más de siete pasajeros está dentro de la órbita nacional. En este punto se produce esa mezcla de actividades, que queremos dejar bien en claro.

Ha llegado a haber hasta tres ómnibus dentro de una microempresa. Entonces, a las cosas su justa medida. Si el transporte de pasajeros está gravado con IVA, hemos defendido esa ley y hay voluntad de que determinados servicios, como los mencionados, estén exonerados, lo respetamos. Pero, el señor Diputado Baráibar mencionaba el transporte escolar. Existen casos de camionetas escolares que, fuera de las horas en que realiza ese servicio, hacen turismo; inclusive, en la parte de atrás de los vehículos están los teléfonos celulares para llamar. O sea que el transporte escolar lo complementa con el turístico. Cuando coexisten esas actividades, empiezan los problemas. Esas reservas deben quedar bien claras.

No queremos que una ley, que considerábamos buena, cause problemas por una expresión. Pensamos que si es necesario hay que modificarla. Pero tampoco hay que abrir una puerta que permita que entre todo. En este sentido, voy a poner un ejemplo. La empresa CUTCSA tiene 1.100 microempresas; cada ómnibus es una. Ninguna de ellas está comprendida por el literal E); todas pagan impuesto a la renta por el régimen ficto e impuesto al patrimonio. Sin embargo, esas son verdaderas microempresas. En esa misma situación hay muchas otras empresas; solo en Montevideo hay 1.200 ómnibus en ese sistema.

Entonces, que el sistema tributario sea parejo y que se respeten las voluntades, pero que no se abran puertas que terminen desvirtuando situaciones, como sucede hoy en día. Actualmente, el transporte formal está siendo severamente mellado por un transporte informal importantísimo. Quienes son del interior habrán visto en las ciudades y en los pueblos cantidad de camionetas viniendo permanentemente a Montevideo; algunas -lo hemos denunciado en esta Comisión-, son contratadas por el Estado.

**SEÑOR BARRIOS.- En primer lugar, quiero hacer una consulta porque no conozco este tema. Más allá de los aspectos impositivos, ¿los vehículos con permiso para transporte escolar pueden hacer otra actividad, más allá de los aspectos impositivos?**

**SEÑOR BLANCO.- Eso depende mucho de cada Intendencia, porque son servicios a nivel municipal. En Montevideo no solo tienen identificación en la matrícula sino también en el color.**

Por otra parte, hasta ahora se ha aceptado la inscripción de esos vehículos a nivel nacional, en la órbita de jurisdicción del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Entonces, por la vía de la inscripción en el régimen de pequeña empresa también se inscriben en el Ministerio para hacer alternativamente una cosa u otra.

Ahora que los servicios están gravados, hay que distinguirlos con claridad. Muchos de los problemas se plantean por el control que realiza la autoridad competente de los servicios. Hay transporte informal que compite con los servicios regulares, tanto en las ciudades como a nivel nacional. Algunas Intendencias han actuado para solucionar este problema -la de Montevideo ha quitado cantidad de chapas por la prestación de servicios irregulares-, pero otras han fomentado que determinadas unidades entren como remise. Asimismo, hay muchos remises que no operan como tales.

Por lo tanto, se da una cantidad de situaciones que son complicadas. Precisamente, lo que nosotros queremos es que esta ley también permita un ordenamiento a nivel de las Intendencias Municipales y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en cuanto a la autorización de los permisos para circular.

**SEÑOR BARRIOS.- Gracias por la aclaración, pero la pregunta venía por otro lado. Usted hizo mención a otra realidad, que es la del transporte carretero informal que se da en el interior del la República. Y es bueno que usted diga que eso continúa todavía, porque a pesar de que en su momento se aprobó una ley que determinó que ninguna empresa de transporte de pasajeros podía acogerse al**

**régimen de pequeña empresa, el problema sigue. Entonces el problema no es gravar sino controlar, porque de pronto gravamos a una verdadera pequeña empresa, la sacamos del juego y la obligamos a hacerse informal. En realidad, gravando a las empresas, el problema sigue. Si la que figuraba como pequeña empresa y hacía ese trabajo informal ahora tiene que inscribirse de otra manera, seguirá haciendo el trabajo de forma informal, quizás hasta en la informalidad total, sin aportar a la DGI y sin hacer liquidaciones ni nada.**

Me parece que la falla más que en la legislación tributaria está en los controles que debe realizar el Ministerio de Obras Públicas. Se aprobó la ley, se impidió a las pequeñas empresas de transporte seguir acogiéndose al beneficio del literal E), pero el transporte irregular continua. Eso lo vemos nosotros, que somos del interior; el transporte irregular continúa tan campante.

**SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Pensemos en una empresa escolar de Montevideo -que es la que a ANETRA le puede causar problemas, no así los taxis y remises-, que tiene ingresos por $ 30.000 por mes y que está dentro del tope que establece el literal E). Si los sábados y los domingos esa empresa escolar hace excursiones a Punta del Este o a Colonia y por esta actividad tiene ingresos por otros $ 30.000, pasando a recaudar unos $ 60.000, ¿en qué régimen está? ¿No está incluida en el literal E)?**

**SEÑOR PORCARO.- En ese caso, por el hecho de no hacer exclusivamente transporte escolar sino además turismo, esa empresa deja automáticamente de estar en el literal E) con las siguientes consecuencias: tiene que hacer una declaración de IVA con los ingresos del transporte escolar exento del Impuesto al Valor Agregado y con los ingresos del transporte turístico gravados por ese impuesto, en las mismas condiciones que las empresas que hacen transporte regular de pasajeros.**

**SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Entonces no habría desigualdad, porque el transporte de turismo pagaría IVA.**

**SEÑOR PRESIDENTE.- La diferencia entre la ley actual y lo que aprobó el Senado está clara, y hay acuerdo en que se habría creado una situación que no era la que se pretendía. Pero entre lo que los representantes de ANETRA proponen y lo que establece el proyecto de ley aprobado por la Cámara de Senadores, desde mi punto de vista hay una ratificación de una forma de interpretación; yo no veo diferencia conceptual. Según mi interpretación, lo que aprobó el Senado dice lo mismo que la modificación: que las empresas que hacen transporte de pasajeros deben tributar preceptivamente IVA y que en el artículo 7º se exonera no a las empresas sino a los servicios. Por lo tanto, si una empresa desarrolla las dos actividades, naturalmente tendrá que tributar IVA por una y no por otra.**

No tengo discrepancias con lo que los representantes de ANETRA incorporan, porque creo que es una explicitación mayor de lo que aprobó el Senado. La duda que uno tiene es si esto es así o si hay una contradicción. De ser así, me pregunto hasta dónde tiene sentido incluirlo en la ley -y que el proyecto de ley vuelva al Senado, con todo lo que eso significa- y si no sería mejor dejarlo para una futura reglamentación. No creo que lo aprobado por el Senado tenga alguna exoneración de IVA para el transporte de pasajeros.

**SEÑOR POSADA.- Comparto que la redacción que en el Senado se dio al segundo inciso del artículo 6º tiene algún bache. Sin embargo, no me parece que la redacción que nos ofrece ANETRA solucione ese aspecto. El problema está en que se habla de empresas de transporte escolar, de taxímetros y de remise. En realidad, lo que importa es la actividad. En el caso del taxímetro y del remise el problema no es tal, pero cuando un ómnibus realiza una actividad de transporte escolar, lo que importa es que ésta está exonerada. Y a eso se apunta. Cuando realiza otro tipo de actividad, esta queda comprendida en el primer inciso del artículo 6º. Eso debiera precisarse en la redacción. Comparto que la redacción que se dio a este segundo inciso no es lo suficientemente clara, más allá de que uno quiera interpretar en el mismo sentido que señalaba el señor Presidente.**

**SEÑOR PORCARO.- Voy a hacer alguna precisión a la interpretación del señor Presidente.**

En la redacción que propone el Senado se establece: "Exclúyense de lo dispuesto en el inciso anterior a las empresas de transporte escolar, de taxímetro o el de automóvil de remise". Con esta redacción, la empresa

que hace transporte escolar o alguna de las otras dos variantes, puede seguir optando por el literal E). Por el hecho de declarar que es una empresa de transporte escolar también puede cobijar, dentro de ese literal E), a alguna otra actividad que no sea estrictamente esta. Es decir que puede cobijar en el literal E) -además de estas tres actividades que se pretendieron exonerar- a la que quiera anexar.

**SEÑOR PRESIDENTE.- No soy contador, pero me parece que las cosas han de tener una interpretación armónica. En el texto se establece: "Exclúyense de lo dispuesto en el inciso anterior". Es decir que no es genérico, sino que se refiere al inciso anterior. Si esa empresa de transporte escolar, además tiene un quiosco o una actividad equis, que se rige por determinadas normas y que debe tributar IVA, ¿deja de tributar IVA porque lo está haciendo esa empresa? A mí me parece que no, y no me refiero solo a la actividad del transporte sino a cualquier otra.**

**SEÑOR PORCARO.- La exoneración del literal E) es objetiva. Quiere decir que si se cumple la característica de no obtener ingresos por encima de determinado monto, automáticamente se tiene un régimen fiscal beneficioso como el de pagar un impuesto único por todas las actividades que realice y no por el hecho de hacer solamente transporte escolar, de taxímetro o de remise. Por lo tanto, por debajo de ese límite, cualquier actividad que realice no tributa IVA. Por encima de ese límite empieza a operar otro tipo de exoneración subjetiva, que es la del artículo 7º, estableciendo que si no está dentro del literal E) lo que está exonerado es el servicio y no la empresa.**

Esta es la precisión que queríamos hacer porque con la actual redacción del Senado entendemos que dentro del límite del literal E) se cobija la exoneración objetiva a todas estas otras actividades que son competitivas de los servicios de ANETRA.

Quiero dejar constancia de que me parece acertada la intervención del señor Diputado Posada en el sentido de que en el inciso segundo del artículo 6º se habla de empresas y no de servicios. Nuestra redacción, con el agregado que estamos proponiendo, puede subsanar el problema señalado.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación de ANETRA.**

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)